Deutscher Bundestag **Drucksache 17/9500**

17. Wahlperiode 02. 05. 2012

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Uwe Beckmeyer, Dr. Hans-Peter Bartels, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD – Drucksache 17/9205 –

Beitrag des Seeverkehrs zum Umwelt- und Klimaschutz

Vorbemerkung der Fragesteller

In der Diskussion über den Beitrag des Verkehrssektors zum Umwelt- und Klimaschutz rückt auf internationaler Ebene zunehmend der Seeverkehr in den Blickpunkt. Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, welche Position die Bundesregierung in der aktuellen Debatte auf europäischer Ebene und im Rahmen der International Maritime Organization (IMO) einnimmt und welche Maßnahmen sie auf nationaler Ebene plant, um zur Begrenzung von Luftschadstoffemissionen beizutragen.

1. Wie will die Bundesregierung das auf der 7. Nationalen Maritimen Konferenz (NMK) formulierte Ziel umsetzen, eine möglichst flächendeckende Förderung solcher Schiffe zu erreichen, die bereits heute auf moderne Umwelttechnologie umgerüstet werden können?

2. Welche Förderprogramme kommen dafür aus Sicht der Bundesregierung konkret infrage, und welche Schritte hat sie bisher unternommen, um die Umrüstung von Schiffen stärker zu fördern?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Nutzung moderner Umwelttechnologien an Bord von Seeschiffen soll im Rahmen bestehender Programme gefördert werden. Dafür kommt das Programm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie (BMWi) in Frage.

Unter welchen Voraussetzungen auch eine Förderung aus dem KfW-Umweltprogramm in Frage kommt, wird gegenwärtig noch geprüft.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 27. April 2012 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Wie begründet die Bundesregierung ihren Verzicht auf spezielle Förderprogramme zur Ausrüstung von Schiffen mit Abgasentschwefelungsanlagen (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 65, Bundestagsdrucksache 17/8637) angesichts der internationalen Vereinbarungen über strengere Kraftstoffnormen, die eine Nachrüstung der bestehenden Schiffsflotte bis zum vereinbarten Stichtag erforderlich machen?

Grundsätzlich sind die Vorgaben zur Verringerung des Schwefelgrenzwerts von Schiffstreibstoffen gemäß Anlage VI des MARPOL Übereinkommens durch die Nutzung schwefelarmer Kraftstoffe einzuhalten. Die Nachrüstung von Abgasentschwefelungsanlagen ist nur ein zulässiger technischer Ersatz.

4. Welche Förderprogramme kommen nach Einschätzung der Bundesregierung konkret infrage, um die Nachrüstung der Schiffsflotte mit Abgasentschwefelungsanlagen als Pilotprojekte im Rahmen bestehender Förderansätze des Bundes zu unterstützen, wie dies im Rahmen des strukturierten Dialogs mit der maritimen Wirtschaft verabredet worden ist (Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 147, Bundestagsdrucksache 17/7312)?

   a) Welches Fördervolumen steht in diesen existierenden Programmen für die Nachrüstung mit Abgasentschwefelungsanlagen zur Verfügung?

Wie aus der Antwort zu der Schriftlichen Frage 65 (Bundestagsdrucksache 17/8637) ersichtlich, können Pilotprojekte zur Nachrüstung bestehender Schiffe mit Anlagen zur Abgasentschwefelung im Umweltinnovationsprogramm des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) gefördert werden. Im Umweltinnovationsprogramm kann jedoch nur die erstmalige großtechnische Umsetzung einer neuen Technologie oder eine neuartige Kombination bekannter Techniken gefördert werden. Im Umweltinnovationsprogramm sind für das Jahr 2012 Mittel in Höhe von 40,351 Mio. Euro eingestellt, für das Jahr 2013 sind Mittel in Höhe von 25,351 Mio. Euro vorgesehen. Mit diesen Mitteln müssen jedoch neben neuen auch bereits laufende und in Vorbereitung befindliche Vorhaben finanziert werden.

Darüber hinaus fördert das BMWi im Programm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ die erstmalige industrielle Anwendung innovativer Produkte und Verfahren beim Neubau, Umbau und bei der Reparatur von Schiffen auf deutschen Werften. Dieses Programm kommt grundsätzlich auch für Pilotprojekte bei der Nachrüstung von Schiffen mit Abgasentschwefelungsanlagen in Frage. Grundsätzlich beträgt die Förderquote bis zu 20 Prozent der förderfähigen Kosten. Sie kann auf bis zu 30 Prozent erhöht werden, wenn die Innovation zu einer signifikanten Verbesserung des Umweltniveaus und zur Einhaltung neuer Unionsnormen mindestens ein Jahr vor deren Inkrafttreten führt. Die Förderfähigkeit wird durch einen unabhängigen Gutachter festgestellt. Für 2012 und die Folgejahre stehen jeweils 12 Mio. Euro pro Jahr aus dem Bundeshaushalt für dieses Programm bereit. Die geförderten Maßnahmen werden vom Bund und dem Bundesland, in dem die geförderte Werft ansässig ist, jeweils hälftig getragen.

   b) Plant die Bundesregierung, die Fördervolumina dieser Programme aufzustocken, und wenn ja, in welchem Umfang soll dies geschehen (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent)?

Eine Aufstockung der Mittel im Umweltinnovationsprogramm ist gegenwärtig nicht vorgesehen. Auch eine Aufstockung der Mittel für das Programm „Innovativer Schiffbau sichert wettbewerbsfähige Arbeitsplätze“ ist nicht absehbar.

5. Wie viele Anträge auf Förderung entsprechender Pilotprojekte im Rahmen des Umweltinnovationsprogramms liegen bereits vor (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Schriftliche Frage 65), und ist über diese Förderanträge inzwischen entschieden?

   a) Wenn ja, wie viele Anträge wurden bislang bewilligt (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent aller Förderanträge), und wie hoch ist das jeweilige Fördervolumen?

   b) Wenn nein, wann wird nach Einschätzung der Bundesregierung über die Bewilligung der Förderanträge entschieden werden?

Bisher liegen keine Anträge auf Förderung aus dem Umweltinnovationsprogramm vor.

6. Zu welchem Zeitpunkt wird nach Einschätzung der Bundesregierung darüber entschieden, ob die Förderung im Rahmen des bestehenden ERP-Umwelt- und Energieeffizienzprogramms der KfW Bankengruppe (ERP = European Recovery Program) ausgeweitet wird, um die Nachrüstung von Schiffen mit Abgasentschwefelungsanlagen zu fördern, und welche zusätzlichen Förderkriterien werden dabei geprüft?

   Plant die Bundesregierung in diesem Zusammenhang eine Erhöhung der Fördervolumina des Programms, und wenn ja, in welchem Umfang (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent)?

Das Umwelt- und Energieeffizienzprogramm ERP ist zum Jahresende 2011 ausgelaufen, so dass die Förderung der Nachrüstung bestehender Schiffe mit Anlagen zur Abgasentschwefelung aus diesem Programm nicht mehr möglich ist.

Es kommt jedoch künftig grundsätzlich eine Förderung der Nachrüstung von Schiffen mit Abgasentschwefelungsanlagen im KfW-Umweltprogramm (aus Eigenmitteln gespeistes Kreditprogramm) in Betracht, das vom Bundesumweltministerium fachlich begleitet wird. Um in den Genuss einer solchen Förderung gelangen zu können, müssen die Schiffe in ein deutsches Schiffsregister eingetragen sein und der Unternehmenssitz der Antrag stellenden Reederei muss in Deutschland liegen. Die Kriterien, die zusätzlich vorliegen müssen, damit dem jeweiligen Vorhaben auch eine besondere umweltpolitische Förderungswürdigkeit zugesprochen werden kann, werden gegenwärtig noch erarbeitet. Das BMU wird über das Ergebnis in dem vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geleiteten strukturierten Dialog mit der maritimen Wirtschaft berichten.

7. Hat die auf der 7. NMK angekündigte Expertengruppe zur Begleitung von Pilotprojekten für den flächendeckenden Einsatz von Abgasentschwefelungsanlagen ihre Arbeit bereits aufgenommen?

   a) Wenn ja, welche Mitglieder umfasst das Gremium?

   b) Wenn nein, wann wird diese Expertengruppe eingerichtet werden, und wer soll dem Gremium angehören?

   c) Welche Pilotprojekte soll die Expertengruppe nach dem Willen der Bundesregierung im Einzelnen begleiten?

Die Expertengruppe besteht derzeit aus Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, des Bundesamts für Seeschifffahrt und Hydrographie, des Umweltbundesamts, des Verbands Deutscher Reeder e. V. und des Verbands für Schiffbau und Meerestechnik. Sie hat die für die Durchführung von Pilotprojekten sinnvollen Schiffs- und Motorentypen identifiziert und wird die Durchführung der Pilotprojekte inhaltlich begleiten.

8. Welche Schritte hat die Bundesregierung bislang unternommen, um die auf der 7. NMK angekündigte Entwicklung von Pilotprojekten zum Einsatz alternativer Antriebe, Hilfsantriebe und Brennstoffe in der Seeschifffahrt voranzutreiben?

Die Bundesregierung stimmt ihre Eingaben zur Entwicklung internationaler Standards zur Verwendung alternativer Antriebe, Hilfsantriebe und Brennstoffe bei der Internationalen Seeschifffahrtsorganisation auf nationaler Ebene mit den Verbänden der Seeverkehrswirtschaft sowie der Schiffbau- und Zulieferindustrie ab. Konkrete Pilotprojekte sind daraus bislang nicht hervorgegangen.

Darüber hinaus wird auf die Antwort zu Frage 11 verwiesen.

9. Welche Lösungen sind aus Sicht der Bundesregierung denkbar, um eine Einbeziehung kleinerer Schiffe oder spezialisierter Schiffstypen in den „Energy Efficiency Design Index“ zu ermöglichen, und welche Maßnahmen diskutiert sie dazu derzeit im Dialog mit der maritimen Wirtschaft?

Maßnahmen zur Einbeziehung kleinerer Schiffe oder spezialisierter Schiffstypen in den Energy Efficiency Design Index (EEDI) werden im Rahmen der zuständigen Arbeitsgruppen der IMO entwickelt, an denen die Bundesregierung aktiv beteiligt ist. Die Verbände der Seeverkehrs- und Hafenwirtschaft sowie Schiffbau- und Zulieferindustrie sind in diese Prozesse eingebunden.

10. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag der Expertengruppe „Bauzeit- und Endfinanzierung von Schiffsneubauten deutscher Werften“, ein spezielles Förderprogramm Forschung und Entwicklung „Greenshipping“ auf der Grundlage der „Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Umweltbeihilfen“ (2008/C 82/01) einzuführen, und wird sie die Möglichkeit einer solchen Bundesförderung prüfen?

    a) Wenn ja, zu welchem Zeitpunkt und zu welchen Konditionen ist ein solches Förderprogramm aus Sicht der Bundesregierung denkbar?

    b) Wenn nein, wie begründet die Bundesregierung ihre ablehnende Haltung?

Die Experten, auf die der oben angegebene Vorschlag zurückgeht, wurden von der Bundesregierung gebeten, ihre Vorstellungen und Ziele weiter zu konkretisieren. Sobald diese Informationen vorliegen, wird die Bundesregierung den Vorschlag sorgfältig und unter Einbeziehung bereits vorhandener Förderprogramme prüfen. Unabhängig vom Ergebnis der Prüfung wird jedoch auf die haushaltspolitisch eingeschränkten Spielräume der Bundesregierung verwiesen.

11. Welches sind aus Sicht der Bundesregierung die schifffahrtsrelevanten Bereiche, in denen vordringlicher Forschungsbedarf besteht, und welche Forschungsvorhaben unterstützt sie derzeit im Hinblick auf die Entwicklung und Nutzung schadstoffmindernder Umwelttechnologie und alternativer Kraftstoffe in der Seeschifffahrt?

Das F&E-Programm „Maritime Technologien der nächsten Generation“ des Bundesministeriums für Wirtschaft und Technologie ist das Instrument, mit dem der vordringliche Forschungsbedarf im Bereich der anwendungsorientierten industriellen Grundlagenforschung abgedeckt wird. Das Programm orientiert sich am Bedarf der maritimen Branche. Dazu wurden vier Programmschwerpunkte gebildet: Schiffstechnologien, Produktionstechnologien, Binnen- und Seeschifffahrt sowie Meerestechnologien.

In jedem der aktuell 229 laufenden Projekte geht es um nachhaltige Verbesserung der Effizienz und Wirtschaftlichkeit von Technologien und Prozessen. Den direkten Maßnahmen zur Entwicklung schadstoffmindernder Umwelttechnologien lassen sich insgesamt 55 Forschungsprojekte mit einem Fördervolumen von 21 Mio. Euro zuordnen. Dazu gehören Vorhaben zur Reduzierung der Reibungsverluste, die Verbesserung der Auslegungswerkzeuge von Schiffen, die Untersuchung und Vermeidung von Kavitationseffekten, die Verbesserung der Propulsionswirkungsgrade oder Methoden zur Verbesserung von Eis-Routen. Eine zweite Gruppe von Projekten setzt sich unmittelbar mit der Verbesserung von Antriebssystemen und alternativen Antriebskonzepten auseinander. Zur Verbesserung von Antriebssystemen zählen beispielsweise Untersuchungen des Kraftstoff-Sauerstoffmanagements zur Reduzierung von Abgasemissionen oder die plasmakatalytische Abgasbehandlung für Schiffsdiesel. Bei der Untersuchung alternativer Antriebskonzepte ist derzeit ein besonderer Fokus auf Gasantriebe gerichtet. In diese Kategorie fallen Projekte zur Integration von Flüssiggas-Treibstoffen in Schiffen oder die Nutzung von Brennstoffen mit niedrigem Flammpunkt bei Passagierschiffen.

Welches Finanzvolumen umfasst die Forschungsförderung des Bundes in diesem Bereich, und auf welche Ressorts verteilen sich die Gesamtmittel (bitte in absoluten Zahlen und in Prozent)?

Das Fördervolumen liegt im Bundeshaushalt 2012 bei 30 Mio. Euro und soll im Bundeshaushalt 2013 auf 32 Mio. Euro ansteigen. Andere Programme im vorwettbewerblichen F&E-Bereich gibt es nicht.

12. Welche der von der Europäischen Kommission in ihrem Arbeitspapier „Pollutant emission reduction from maritime transport and the sustainable waterborne transport toolbox“ vorgeschlagenen Begleitmaßnahmen zur Einhaltung der strengeren Grenzwerte in den Schwefelemissionsüberwachungsgebieten (SECA) kommen aus Sicht der Bundesregierung auf nationaler Ebene infrage, und wie begründet sie ihre Einschätzung?

Die in der „Toolbox“ enthaltenen Fördermaßnahmen auf EU-Ebene stehen Antragstellern aller EU-Mitgliedstaaten gleichermaßen zur Verfügung.

13. Wie beurteilt die Bundesregierung die Forderung, Umrüstmaßnahmen durch haushaltsneutrale Anreizsysteme zu unterstützen (Bundestagsdrucksache 17/5770), und prüft sie die Einführung entsprechender Instrumente?

    a) Wenn ja, welche Instrumente kommen aus Sicht der Bundesregierung grundsätzlich infrage, um die Umrüstung von Schiffen auf moderne Umwelttechnologie zu unterstützen, und wann ist mit einem Ergebnis der Prüfung zu rechnen?

    b) Wenn nein, warum hat die Bundesregierung auf eine Prüfung solcher Instrumente bisher verzichtet?

Eine haushaltsneutrale Förderung von Umrüstungsmaßnahmen kann nur durch Umschichtungen aus bereits bestehenden Förderprogrammen geschehen. Darüber hinaus ist es fraglich, inwieweit haushaltsneutrale Ansätze der Seeverkehrswirtschaft Anreize zu Umrüstungsmaßnahmen bieten könnten.

14. Wie beurteilt die Bundesregierung weiterhin den Vorschlag, flexiblere Grenzwerte für ältere Schiffe einzuführen (Bundestagsdrucksache 17/5770), und hat sie dieses Instrument geprüft?

    a) Wenn ja, zu welchem Ergebnis ist sie dabei gekommen?

    b) Wenn nein, warum hat die Bundesregierung auf eine Prüfung dieser Maßnahme bisher verzichtet?

Aufgrund des Sachzusammenhangs werden die Fragen gemeinsam beantwortet.

Im Rahmen des Strukturierten Dialogs mit der maritimen Wirtschaft wurde Einvernehmen dahingehend erzielt, dass die Bundesregierung keine Initiativen zur Änderung, Rücknahme oder Aufweichung der von der IMO beschlossenen Grenzwerte für den Schwefelgehalt von Schiffskraftstoffen ergreifen wird.

15. Wie bewertet die Bundesregierung den Vorschlag der Europäischen Kommission, die Richtlinie 1999/32/EG über den Schwefelgehalt bestimmter flüssiger Kraft- oder Brennstoffe vollständig an die IMO-Kraftstoffnormwerte (IMO = Internationale Schifffahrtsorganisation) sowie die Regeln für die emissionsmindernden Verfahren anzugleichen, und wie begründet sie ihre Haltung?

Deutschland hat sich in den Verhandlungen auf Ebene der IMO aus Gründen des Meeresschutzes und der Luftreinhaltung mit Nachdruck für die im Oktober 2008 beschlossene Revision der Anlage VI des Internationalen Übereinkommens von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe (MARPOL) eingesetzt. Die Bundesregierung begrüßt daher den Richtlinienvorschlag der Europäischen Kommission, mit dem eine Angleichung der geltenden Richtlinie 1999/32/EG an die einschlägigen IMO-Regelungen erfolgen soll.

16. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung der Europäischen Kommission, dass die vorgenommene Folgenabschätzung die Kosteneffizienz der vollständigen Angleichung der EU-Richtlinie an die strikteren IMO-Regeln für Kraftstoffnormen und emissionsmindernde Verfahren bestätigt?

Ja.

17. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung bei einer Umsetzung des Richtlinien-Vorschlages auf nationaler Ebene für die Wirtschaft und den Bundeshaushalt, und auf welche Grundlage stützt sie ihre Bewertung?

Mit der Umsetzung des Richtlinienvorschlags werden aus heutiger Sicht für den Bundeshaushalt keine obligatorischen Kosten verbunden sein. Für die maritime Wirtschaft können insgesamt vernachlässigbare Kosten auf Grund der Überwachung der strengeren Grenzwerte resultieren. Grundlage dieser Bewertung ist, dass die Revision der Anlage VI von MARPOL in Deutschland bereits seit dem 1. Juli 2010 in Kraft ist.

18. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung in dem Ressortbericht zum Richtlinien-Vorschlag der Europäischen Kommission vom 29. September 2011, wonach negative Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit aufgrund des Vorschlages nicht abzusehen seien, da die diesbezügliche MARPOL-Entschließung (MARPOL = International Convention for the Prevention of Pollution from Ships) in Deutschland bereits seit dem Jahr 2010 in Kraft ist?

Ja.

19. Inwieweit gilt diese Einschätzung auch für die Bestimmungen, die über die Anforderungen der Anlage IV zum MARPOL-Übereinkommen hinausgehen, insbesondere die Anwendung der IMO-Regeln für Normwerte für Fahrgastschiffe, die im Linienverkehr außerhalb der SECA eingesetzt werden?

Diese Einschätzung gilt auch für Anforderungen, die über die Anlage VI (sic) von MARPOL hinausgehen. Die von der Europäischen Kommission weiterhin vorgeschlagene Kopplung des Grenzwerts des Schwefelgehalts von Schiffskraftstoffen, die in Schwefelemissions-Überwachungsgebieten (SECAs) verwendet werden dürfen, an den Grenzwert von Schiffskraftstoffen, die von Fahrgastschiffen im Linienverkehr außerhalb der SECAs verwendet werden dürfen, könnte zum Abbau von möglichen Wettbewerbsnachteilen beitragen.

20. Welche rechtlichen Anpassungen wären aus Sicht der Bundesregierung zur Umsetzung der Richtlinie auf nationaler Ebene erforderlich?

Es ist vorgesehen, die Richtlinie durch eine Anpassung der 10. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes sowie eine Anpassung der MARPOL-Zuwiderhandlungsverordnung umzusetzen.

21. Welchen konkreten Inhalt haben die Vorschläge, die die Bundesregierung bisher im Rahmen der IMO eingebracht hat, um ihr Konzept einer Einbeziehung des Schiffsverkehrs in das Emissionshandelssystem weiter zu konkretisieren (vgl. Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage, Bundestagsdrucksache 17/4204), und weshalb hat diese Position ihrer Einschätzung nach bislang keine Mehrheit gefunden?

23. Wie bewertet die Bundesregierung die politische Realisierbarkeit eines solchen Vorschlages vor dem Hintergrund der Positionierung einzelner Staaten bzw. Staatengruppen innerhalb der Europäischen Union?

Die Fragen 21 und 23 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bundesregierung hat bei der IMO ebenso wie Frankreich, Großbritannien und Norwegen verschiedene Eingaben zu einem weltweiten Emissionshandelssystem (ETS) gemacht. Deutschland hat sich gemeinsam mit Frankreich und Norwegen zu möglichen Eckpfeilern und Vorteilen eines weltweiten ETS geäußert. Des Weiteren wurden eine Folgenabschätzung des ETS mit besonderem Bezug zu Entwicklungsländern, gemeinsame Merkmale der ETS-Eingaben, ein Beitrag zur Kosteneffektivität und administrativen Kosten eines ETS, eine Eingabe zur möglichen Nutzung der generierten Einnahmen sowie eine Studie zu Design und Umsetzung eines weltweiten ETS eingereicht.

Derzeit besteht die größte Herausforderung in der IMO darin, die Entwicklungsländer von der Notwendigkeit einer marktbasierten Maßnahme zu überzeugen. Entsprechend sind die Debatten insbesondere von der Frage gekennzeichnet, ob

überhaupt eine marktbasierte Maßnahme eingeführt werden sollte. Dafür setzt sich die Mehrzahl der entwickelten Staaten ein. Daraus resultiert auch die Frage, wie mit den Entwicklungsländern umzugehen ist. Die Frage, welche marktbasierte Maßnahme fortentwickelt werden soll, wird zu einem späteren Zeitpunkt in den Vordergrund der Verhandlungen treten.

22. Welche verschiedenen Studien zur Einführung eines Emissionshandelssystems für den internationalen Schiffsverkehr hat die Bundesregierung bisher in Auftrag gegeben, und welche Schlüsse zieht sie aus den vorliegenden Ergebnissen?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat folgende Studien in Auftrag gegeben:

- A comparative analysis: The cost-effectiveness of market based measures, 2011 (Auftragnehmer: CE Delft);
- Analyse des Modells eines weltweiten Emissionshandels basierend auf der von Norwegen eingebrachten Submission (MEPC 60/4/22) sowie der verfügbaren Ergebnisse der von MEPC 60 einberufenen Arbeitsgruppe im Rahmen einer Fallstudie, 2011 (Auftragnehmer: Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH – ZEW).

Das BMU bzw. das Umweltbundesamt haben folgende Studien beauftragt:

- Linking CO_2 Emissions from International Shipping to the EU ETS, 2007 (Auftragnehmer: Nature Associates);
- Market Based Instruments for Abatement of Emissions from Shipping, 2008 (Auftragnehmer: Nature Associates, GAUSS und ISL);
- Integration of Marine Transport in the European Emission Trading System, Environmental, economic and legal analysis of different options, 2009 (Auftragnehmer: Öko-Institut in Kooperation mit Rechtsanwalt Tim Bäuerle, Prof. Dr. Margareta Kulessa, Dr. Matthias Oschinski);
- A Global Maritime Emissions Trading System, Design and Impacts on the Shipping Sector, Country and Regions, 2010 (Auftragnehmer: CE Delft, Fearnley Consultants und DLR);
- Klimaschutzmaßnahme im Seeverkehr, Analyse und Weiterentwicklung von Klimaschutzmaßnahmen im Seeschiffsverkehr unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen auf internationaler und europäischer Ebene, laufend, Abschluss voraussichtlich 2013 (Auftragnehmer: Öko-Institut in Kooperation mit CE Delft, RA Tim Bäuerle, Seum Consulting).

Aus den verschieden Studien hat die Bundesregierung den Schluss gezogen, dass die Anwendung marktwirtschaftlicher Klimaschutzinstrumente auch im Seeverkehr zu einer kosteneffizienten Begrenzung der klimarelevanten Emissionen des Seeverkehrs führen kann. Deswegen setzt sie sich auf internationaler Ebene in der IMO seit dem Jahr 2007 für die Einführung eines weltweiten, sektorübergreifenden Emissionshandelssystems ein.

24. Wie bewertet die Bundesregierung die alternativen marktwirtschaftlichen Steuerungsinstrumente zur Begrenzung von Schadstoffemissionen des Schiffsverkehrs, die die Europäische Kommission im Rahmen der laufenden Konsultation zur Reduzierung von Treibhausgasen im Seeverkehr von der Europäischen Kommission vorgeschlagen hat?

    a) Wie beurteilt die Bundesregierung das Modell eines „Kompensationsfonds“, und wie könnte ein solcher Fonds ihrer Einschätzung nach ausgestaltet werden?

    b) Wie beurteilt die Bundesregierung die Einführung von Emissionsreduktionszielen pro Schiff?

    c) Wie beurteilt die Bundesregierung die Einführung neuer Steuern, etwa auf Treibstoffe oder auf der Basis von Schadstoffemissionen?

    d) Wie bewertet die Bundesregierung die Vor- und Nachteile der verschiedenen Modelle, und welches Konzept favorisiert sie?

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass zu den vier Optionen – drei marktwirtschaftliche und eine technische Maßnahme – bislang von der Europäischen Kommission nur sehr wenige Informationen vorgelegt wurden. Weder auf den bereits durchgeführten drei Sitzungen in Brüssel zu einer EU-Maßnahme im Seeverkehr im Rahmen des European Climate Change (ECCP)-Programms, die zu der Thematik durchgeführt wurden, noch in der Onlinekonsultation sind hinreichende Informationen verfügbar, die eine Meinungsbildung zulassen. Es müssen zunächst die Ergebnisse der von der Kommission beauftragten Studien, die in den nächsten Monaten vorgelegt werden, und die diesen Studien zu Grunde liegenden Annahmen abgewartet werden.

Für die Bundesregierung ist es bei der Diskussion eines regionalen Klimaschutzinstrumentes von höchster Priorität, dass die umweltpolitischen Ziele und Wettbewerbsneutralität erreicht werden. Weiterhin ist es von zentraler Bedeutung, dass mögliche Maßnahmen rechtlich machbar und mit den Bemühungen auf internationaler Ebene vereinbar sind. In Hinblick auf die vier vorgeschlagenen Optionen gibt es zahlreiche unterschiedliche Gestaltungsmöglichkeiten, die in Hinblick auf die zentralen Beurteilungskriterien unterschiedliche Ergebnisse erzielen können und einer kritischen Prüfung bedürfen. Dies gilt beispielsweise für das geografische Erfassungsgebiet, die Höhe möglicher Abgaben oder Steuern und die Art der Zuteilung in einem Emissionshandelssystem.

25. Inwieweit sieht die Bundesregierung die Möglichkeit, in der Verantwortung des Bundes besonders umweltfreundliche Betriebstechnologien bei Behördenfahrzeugen im Ressortbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung einzuführen und damit zugleich eine Vorbildfunktion zu übernehmen, und was wird sie tun, um dieses Ziel möglichst zeitnah umzusetzen?

Unter Berücksichtigung einer hohen Betriebssicherheit für den vorgesehenen Einsatzzweck werden bei der Beschaffung von Wasserfahrzeugen moderne und umweltfreundliche Technologien vorgesehen. So wurde zum Beispiel dem Schadstoffunfallbekämpfungsschiff „Arkona“ das RAL-Umweltzeichen „Blauer Engel“ verliehen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333